

Brasilien als geoökonomischer Knoten Südamerikas?

Scholvin, Sören; Malamud, Andrés

Veröffentlichungsversion / Published Version
Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
GIGA German Institute of Global and Area Studies

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scholvin, S., & Malamud, A. (2014). *Brasilien als geoökonomischer Knoten Südamerikas?* (GIGA Focus Lateinamerika, 10). Hamburg: GIGA German Institute of Global and Area Studies - Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien, Institut für Lateinamerika-Studien. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-415427>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Brasilien als geoökonomischer Knoten Südamerikas?

Sören Scholvin und Andrés Malamud

Am 4. Dezember fand in Montevideo die fünfte Tagung des Südamerikanischen Rats für Infrastruktur und Planung (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, COSIPLAN) statt. Beim angestrebten Ausbau der transkontinentalen Verkehrswege nimmt Brasilien allein schon aufgrund seiner geographischen Lage eine zentrale Position ein.

Analyse

Regionalmächte binden ihre Nachbarländer wirtschaftlich zusammen. Sie stellen „geoökonomische Knoten“ dar, sind daher Motoren regionaler Integrationsprozesse und lösen jenseits ihrer Grenzen wirtschaftliche Dynamiken aus. Brasilien scheint ein typisches Beispiel für dieses Phänomen zu sein. Ein genauer Blick führt jedoch zu nuancierteren Aussagen: Geographische, infrastrukturelle, wirtschaftsstrukturelle und politische Faktoren mindern Brasiliens Bedeutung für Südamerika.

- Brasilien ist der wichtigste Handelspartner für Argentinien, Bolivien, Paraguay und Uruguay. Brasiliens Nationale Entwicklungsbank unterstützt die Internationalisierung brasilianischer Firmen. Unternehmen wie Petrobras sind bedeutende Investoren in ganz Südamerika.
- Allerdings ist die Entfernung der Wirtschaftsmetropolen Rio de Janeiro und São Paulo zu den Andenländern und Venezuela schon auf dem Landweg groß. Schiffsrouten nach Europa und Nordamerika sind kürzer als nach Ecuador und Peru. Auch naturräumliche Barrieren erschweren regionale Wirtschaftsverflechtungen.
- Die brasilianische Regierung fördert zwar die Initiative zur Regionalen Integration Südamerikas (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA), deren Zielsetzung vor allem im Ausbau der transkontinentalen Verkehrsinfrastruktur besteht. Die Umsetzung der konkreten Pläne lässt aber auf sich warten.
- Zudem exportieren Brasilien und seine Nachbarländer gleichermaßen vor allem Agrar- und Bergbauprodukte; der regionale Handel macht deshalb einen sehr geringen Anteil am jeweiligen Bruttoinlandsprodukt aus.

Schlagwörter: Brasilien, Südamerika, regionale internationale Wirtschaftszusammenarbeit, Integrationspolitik, Wirtschaftsgeographie, IIRSA

Brasiliens Bedeutung für Südamerika

Die regionalen wirtschaftlichen Verflechtungen Brasiliens zeigen sich zunächst am Anteil, den Exporte nach und Importe aus Brasilien am Außenhandel seiner Nachbarländer einnehmen. Brasilien ist – teils mit deutlichem Abstand – der wichtigste Handelspartner für Argentinien, Bolivien, Paraguay und Uruguay. Demgegenüber ist der Handel Chiles, Ecuadors, Guyanas, Kolumbiens, Perus,

Tabelle 1: Haupthandelspartner der süd-amerikanischen Länder in Prozent

Land	Exportpartner	Importpartner
Argentinien	1. Brasilien 20,4% 2. China 7,4%	1. Brasilien 27,2% 2. USA 15,6%
Bolivien	1. Brasilien 41,8% 2. USA 18,4%	1. Chile 21,3% 2. Brasilien 20,3%
Brasilien	1. China 17,0% 2. USA 11,1%	1. China 15,3% 2. USA 14,6%
Chile	1. China 22,3% 2. USA 12,3%	1. USA 22,9% 2. China 18,2%
Ecuador	1. USA 37,3% 2. Chile 8,1%	1. USA 28,4% 2. China 11,3%
Guyana	1. USA 30,8% 2. Kanada 28,9%	1. USA 22,2% 2. Trinidad und Tobago 21,9%
Kolumbien	1. USA 36,6% 2. China 5,5%	1. USA 24,2% 2. China 16,3%
Paraguay	1. Uruguay 17,7% 2. Brasilien 16,4%	1. Brasilien 24,2% 2. China 19,5%
Peru	1. China 19,9% 2. USA 15,7%	1. USA 26,4% 2. China 14,0%
Surinam	1. USA 25,7% 2. Belgien 17,4%	1. USA 26,0% 2. Niederlande 16,0%
Venezuela	1. USA 39,1% 2. China 14,3%	1. USA 31,7% 2. China 16,8%
Uruguay	1. Brasilien 18,6% 2. China 17,9%	1. China 16,4% 2. Brasilien 14,9%

Quelle: CIA World Factbook, online: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>> (12. Dezember 2014).

Surinams und Venezuelas auf die Vereinigten Staaten ausgerichtet; für diese Staaten spielt Brasilien eine eher nebensächliche Rolle (Tabelle 1).¹

Ökonometrische Untersuchungen bestätigen die hohe Varianz der Abhängigkeit südamerikanischer Volkswirtschaften von Brasilien. So lassen

sich 16 Prozent der Veränderung des paraguayischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Phasen wirtschaftlicher Rezession auf brasilianischen Einfluss, das heißt stagnierenden oder rückläufigen bilateralen Handel, zurückführen. Für Argentinien erreicht dieser Wert immerhin noch 10 Prozent, für Bolivien, Chile und Uruguay 5 bzw. 6 Prozent. Demgegenüber lässt sich wirtschaftliche Stagnation in Ecuador, Kolumbien und Venezuela kaum auf Entwicklungen in Brasilien zurückführen. Die Gesamtexporte der südamerikanischen Länder gingen in der Vergangenheit um durchschnittlich 20 Prozent zurück, wenn Brasiliens Wirtschaft stagnierte; dabei wurde in Bolivien und den Ländern des Cono Sur (Argentinien, Chile, Paraguay und Uruguay) ein über-, im Rest des Subkontinents ein unterdurchschnittlicher Rückgang beobachtet. Mit anderen Worten: Brasilien überträgt auch Auswirkungen globaler Wirtschaftskrisen auf einige seiner Nachbarländer (Adler und Sosa 2012).

Die Auslandsinvestitionen herausragender brasilianischer Unternehmen sind ein weiterer Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Landes. Der halbstaatliche Ölgigant Petrobras ist Hauptabnehmer für bolivianisches Erdgas. Gemeinsam mit der venezolanischen Ölgesellschaft Petr leos de Venezuela S.A. (PDVSA) plant Petrobras den Bau einer  lraffinerie für 230.000 Barrel pro Tag im brasilianischen Bundesstaat Pernambuco. Diese soll am Unterlauf des Orinoco gefördertes Schweröl verarbeiten. Bislang konnte PDVSA allerdings keine ausreichenden Garantien für einen Kredit der Nationalen Entwicklungsbank Brasiliens (Banco Nacional de Desenvolvimento Econ mico e Social, BNDES) aufbringen. Bereits 2003 hatte Petrobras mit Perez Compan nerg a das größte Erdölunternehmen im Nachbarland Argentinien gekauft. Im Jahr 2013 kamen 75 Mio. der insgesamt 148 Mio. Barrel Erdöl, die Petrobras im Ausland förderte, aus Südamerika, ein beträchtlicher Zuwachs bei nur 19 Mio. im Jahr 2000. Die Erdgasförderung durch Petrobras in Südamerika nahm im gleichen Zeitraum von 1,7 Billionen Kubikmetern auf 15,1 Billionen zu.²

Petrobras ist keinesfalls eine Ausnahme. Hochgradig internationalisierte Firmen wie die Banco do Brasil, das Bauunternehmen Odebrecht und der Bergbaukonzern Vale sind in vielen, wenn auch nicht allen Ländern des Subkontinents pr sent. Gleichzeitig sind sie auf europäischen und

1 In Tabelle 1 wird auch Chinas Bedeutung als Handelspartner für viele südamerikanische Länder deutlich – im Gegensatz zur herausragenden Stellung Brasiliens und der Vereinigten Staaten ein deutlich jüngeres Phänomen.

2 Eine detaillierte Auflistung der Öl- und Gasförderung von Petrobras ist online abrufbar unter <www.investidorpetrobras.com.br/pt/destaques-operacionais/producao>; Abruf der hier genannten Daten am 9. Dezember 2014.

fernöstlichen sowie zunehmend auch auf afrikanischen Märkten aktiv. Mittelmäßig stark internationalisierte Firmen sind demgegenüber vor allem regional ausgerichtet: Petrobras ist neben Brasilien in weiteren 13 Ländern tätig, von denen acht in Südamerika liegen; im Fall des Bauunternehmens Tigre sind es sogar acht von neun Ländern. Betrachtet man lediglich die Präsenz im Ausland und vernachlässigt die Höhe der Investitionen und Profite, ist der größte Anteil (31 Prozent) der Auslandsaktivitäten brasilianischer Unternehmen auf Südamerika ausgerichtet, gefolgt von Europa (21 Prozent) und Asien (17 Prozent) (Fundação Dom Cabral 2011).

Mit der BNDES wird die regionale Expansion brasilianischer Unternehmen durch eine zentrale staatliche Institution unterstützt. Die BNDES ist der wichtigste Geber langfristiger Kredite auf dem brasilianischen Markt. Seit der Präsidentschaft Lula da Silvas von 2003 bis 2011 verfolgt die Bank industriepolitische Ziele und sie verdoppelte in dieser Zeit ihr Investmentportfolio. Über das Programm „BNDES Finanzen und Unternehmen“ vergibt sie Kredite an klein- und mittelständische Firmen, insbesondere im Energie- und Transportsektor, um deren Internationalisierung zu fördern und durch die Ausweitung des Imports von Kapitalgütern zur Modernisierung der brasilianischen Wirtschaft beizutragen. Kredite für Projekte brasilianischer Firmen im Ausland können dann gewährt werden, wenn sie voraussichtlich positive sozioökonomische Effekte für Brasilien haben. Über das Programm „BNDES Exim“ und Vorläuferprogramme unterstützt die BNDES bereits seit 1991 den Export von Kapitalgütern nach ganz Lateinamerika.

Entfernungen und naturräumliche Barrieren

Auf den ersten Blick sprechen auch räumliche Faktoren für eine Rolle Brasiliens als geoökonomischer Knoten Südamerikas. Die Regionalmacht hat eine zentrale Lage auf dem Subkontinent; bis auf Chile und Ecuador grenzen alle südamerikanischen Länder an Brasilien. Doch während Brasilien (wie auch Südamerika insgesamt) ein Territorium enormer Größe umfasst, leben rund 80 Prozent der brasilianischen Bevölkerung weniger als 200 Kilometer vom Atlantik entfernt. Die Hafenstadt Recife im brasilianischen Nordosten liegt mit einer Luftlinienentfernung von 3.100 Kilometern näher an Monrovia im westafrikanischen Liberia als an Ecuadors Hauptstadt Quito (4.900 Kilome-

ter). Rio de Janeiro und São Paulo, also die beiden Bundesstaaten, die zusammen 45 Prozent des brasilianischen BIP erwirtschaften, befinden sich im Südosten des Landes. Von São Paulo zur argentinischen Metropole Buenos Aires sind es „nur“ 2.250 Kilometer Wegstrecke; nach Lima in Peru sind es fast 5.000 Kilometer.

Hinzu kommen erhebliche physische Barrieren, die Brasilien von den Ballungsräumen Chiles, Ecuadors, Kolumbiens, Perus und Venezuelas trennen. In den Anden, die eine maximale Ost-West-Ausdehnung von 700 Kilometern erreichen, sind selbst die wichtigsten Gebirgspässe bei starkem Schneefall nicht passierbar. Straßen schlängeln sich in Serpentina steile Bergabhänge hinauf; wo sie wenig befestigt sind, existiert ein erhebliches Unfallrisiko. Weiter östlich erschließt der Amazonas zwar das Innere des Subkontinents, weil er bis zur Stadt Iquitos im Osten Perus schiffbar ist. Doch steigt sein Pegel einmal jährlich um bis zu neun Meter; Brücken werden unterspült, Binnenhäfen sind wochenlang nicht nutzbar. Ganzjährig erschweren sich verlagernde Sandbänke die Schifffahrt. Wegen des tropischen Klimas wuchern durch den Regenwald geschlagene Trassen für Eisenbahnlinien und Überlandstraßen schnell zu. Starkregenereignisse machen Erd- und Schotterpisten, teils sogar asphaltierte Straßen unbenutzbar. Mit dem Brasilianischen Hochland gibt es östlich und südöstlich des Amazonasbeckens eine stark fragmentierte Mittelgebirgslandschaft. Dort kommt die mittlerweile stillgelegte Bahnverbindung von Rio de Janeiro nach Belo Horizonte auf 640 Streckenkilometer bei einer Distanz von nur 340 Kilometern Luftlinie. In den 1980er Jahren brauchten Züge für diese Strecke ganze 14 Stunden. Weil das Brasilianische Hochland nach Westen geneigt ist, fließen zudem Flüsse – auch solche, die ihren Ursprung nahe dem Atlantik haben – ins Landesinnere. Sie erschließen das Hinterland nicht und sind aufgrund von Wasserfällen ohnehin selten schiffbar. Im Grenzgebiet von Brasilien, Guyana, Surinam und Venezuela hat das Hochland von Guyana ähnlich ungünstige Reliefeigenschaften.

Die genannten naturräumlichen Barrieren für den Transport über Land wären weniger schwerwiegend, wenn der intraregionale Handel leicht auf dem Seeweg durchgeführt werden könnte. In der Tat wurden zwischen 2002 und 2012 50,4 Prozent des brasilianischen Südamerikahandels per Schiff abgewickelt. Nimmt man statt des monetären Warenwerts das Gewicht der Waren als Berechnungsgrundlage, liegt der Anteil des mariti-

Abbildung 1: Räumliche Hemmnisse regionaler Wirtschaftsintegration in Südamerika



Quelle: Eigener Entwurf.

men Handels sogar bei 63,2 Prozent.³ Dies ist wegen der Küstenlage der brasilianischen Ballungsräume, die wie beschrieben durch Distanzen und physische Barrieren vom Hinterland getrennt sind, nicht überraschend. Doch auch der maritime Handel, soweit er über Argentinien und Uruguay hinausgeht, muss enorme Entfernungen überbrücken: Vom größten brasilianischen Hafen, Santos, bis nach Callao in Peru muss man mehr nautische Meilen zurücklegen als nach Miami in den Vereinigten Staaten. Guayaquil in Ecuador liegt weiter von Santos entfernt als Le Havre in Frankreich. Die Karibikhäfen Kolumbiens und Venezuelas sind deutlich näher am Süden der Vereinigten Staaten als an Brasiliens Südosten. In Abbildung 1 sind die verschiedenen räumlichen Hemmnisse regio-

ner Wirtschaftsintegration zusammenfassend dargestellt.

IIRSA und ihre Grenzen

Anfang dieses Jahrtausends zeigten Studien der Interamerikanischen Entwicklungsbank (Inter-American Development Bank, IDB) und der Wirtschaftskommission für Lateinamerika und die Karibik (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL), dass Probleme mit der Verkehrsinfrastruktur Zusatzkosten von 170 USD pro LKW-Ladung von Argentinien nach Brasilien verursachten. Grenzkontrollen hielten den Güterverkehr zwischen diesen beiden Ländern durchschnittlich 30 bis 36 Stunden lang auf (Sánchez und Tomassian 2003). Dabei sind Argentinien und Brasilien vergleichsweise gut über den Landweg verbunden. Je weiter man von Rio de Janeiro und São Paulo nach Nordwesten fährt, desto dünner und schlechter befestigt ist das Straßennetz. Bei einer Bevölkerungsdichte von nur 4,5 Einwohnern pro Quadratkilometer in Brasiliens Nordregion besteht lokal kaum Bedarf an einer dichten Verkehrsinfrastruktur.

Lediglich zwei transkontinentale Achsen durchqueren den Subkontinent: der Interozeanische Highway vom Süden Perus über Rio Branco nach Cuiabá und der Panamerikanische Highway von der kolumbianisch-panamaischen Grenze über Santiago de Chile und Buenos Aires bis nach Feuerland. Sie befinden sich teils in miserablem Zustand, insbesondere in den Anden. Generell ist das Straßennetz der südamerikanischen Länder dünn: Brasilien kommt auf 19 Kilometer Straße pro 100 Quadratkilometer Landesfläche, in Bolivien sind es sieben, acht in Paraguay und zehn in Peru. Die Vereinigten Staaten, zu deren Territorium ebenfalls dünn besiedelte Regionen gehören, erreichen demgegenüber einen Wert von 67. Zudem ist das Eisenbahnnetz nur wenig ausgebaut. Die Spurweiten variieren sowohl von Land zu Land als auch innerhalb einzelner Länder. Ecuador, Kolumbien, Peru und Venezuela sind miteinander überhaupt nicht per Eisenbahn verbunden (Scholvin und Malamud 2014).

Hier setzt die Initiative zur Regionalen Integration Südamerikas (Iniciativa para la Integración de

³ Eigene Berechnungen auf Grundlage von Daten, die im Juni 2014 von AliceWeb2 (<<http://aliceweb2.mdic.gov.br/index/home>>) abgerufen wurden.

la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA) an. IIRSA zielt darauf ab, durch verbesserte Infrastruktur (vor allem Verkehr, aber auch Energieversorgung) regionale wirtschaftliche Dynamiken zu fördern. Im Norden des Subkontinents geht es dabei primär um die petrochemische Industrie. Im Paraná-Becken steht die industrialisierte Landwirtschaft, der großflächige und exportorientierte Anbau von Mais, Soja und Zuckerrohr, im Fokus. In Bolivien und Peru soll die industrielle Verarbeitung von Bergbauerzeugnissen gefördert werden. IIRSA sieht acht Entwicklungsachsen vor, die zwar detailliert geplant, aber bisher kaum umgesetzt sind:⁴

- Die Andenachse setzt sich aus zwei von Nord nach Süd laufenden Korridoren zusammen: dem Panamerikanischen Highway und der östlich des Hochgebirges gelegenen Carretera Marginal de la Selva. Vor allem Grenzstationen und Überlandstraßen, aber auch das Stromnetz sollen hier ausgebaut werden.
- Eine nach dem Wendekreis des Steinbocks (Spanisch: *Capricornio*) benannte Achse verbindet die Atlantik- mit der Pazifikküste zwischen dem 20. und 30. Grad südlicher Breite. Schlüsselprojekte sind Gebirgspässe in den Anden und Brücken über die Flüsse Paraguay und Paraná. Eisenbahnlinien spielen hierbei eine große Rolle.
- Eine weitere Achse ist speziell auf die Flüsse Paraguay, Paraná, Tieté und Uruguay als oft noch schiffbar zu machende Verkehrswege ausgerichtet.
- Auch bei der Amazonasachse kommt der Binnenschiffahrt große Bedeutung zu. Über Flussläufe von 20.000 Kilometern sollen brasilianische Atlantikhäfen mit Küstenstädten am Pazifischen Ozean in Ecuador, Kolumbien und Peru verbunden werden. Lokale Flughäfen und Überlandstraßen kommen als unterstützende Verkehrsinfrastruktur hinzu.
- Die Achse des Hochlands von Guyana zielt auf einen Ausbau der Häfen in Guyana und Surinam. Die beiden Länder sollen durch Straßen besser mit Brasilien und Venezuela verbunden werden. Ein weiteres Schlüsselprojekt ist die Straßenverbindung von Caracas nach Manaus.
- Die sogenannte Südachse soll im argentinisch-chilenischen Grenzgebiet, in der Region der Sieben Seen, durch Eisenbahnlinien und Überlandstraßen, Grenzübergänge sowie Häfen vor allem

den Tourismus fördern. Auch möchte man das argentinische und das chilenische Stromnetz besser miteinander verknüpfen.

- Die Achse Mercosur-Chile zielt darauf, die Ballungszentren Buenos Aires, Rio de Janeiro, São Paulo und Santiago de Chile besser miteinander zu verbinden. Bereits vorhandene Eisenbahnlinien sollen erneuert, Überlandstraßen zu Autobahnen ausgebaut werden.
- Die Zentrale Interozeanische Achse schließt sich hier an und ist auf Transportrouten durch Bolivien und Paraguay ausgerichtet. Häfen in Brasilien, Chile und Peru sollen ausgebaut, die Eisenbahnlinien von São Paulo bis zu den Anden in Bolivien erneuert werden.

Doch in der Praxis bietet IIRSA eher einen Rahmen, in dem die südamerikanischen Staaten individuelle wirtschaftspolitische Ziele verfolgen. Gefördert werden zahllose, zumeist punktuelle Einzelprojekte. Die IDB (2008) kritisiert zu Recht, dass die IIRSA Einzelprojekte gar nicht nach ihrem Beitrag zur regionalen Integration bewertet. 240 der 335 bei Gründung der Initiative im Jahr 2000 beschlossenen Projekte haben nationale Reichweite und können ohne zwischenstaatliche Kooperation umgesetzt werden.

Wirtschaftsstrukturelle Hemmnisse

Auch die Außenhandelsstrukturen der südamerikanischen Länder trüben Brasiliens Perspektive als geoökonomischer Knoten. Anfang dieses Jahrtausends bestand über die Hälfte der Exporte der Regionalstaaten, mit Ausnahme Brasiliens, aus weniger als zehn unterschiedlichen Gütern; in Bolivien, Ecuador, Paraguay und Venezuela waren es sogar drei Viertel (Borges 2005). Daran hat sich bis heute wenig geändert: Einzelne Produkte – wie Gas in Bolivien (41 Prozent), Kupfer in Chile (36 Prozent), Erdöl in Ecuador, Kolumbien und Venezuela (57, 25 bzw. 94 Prozent), Gold in Guyana (23 Prozent) und Aluminium in Surinam (56 Prozent) – erreichen hohe Anteile an den Gesamtexporten. Abnehmer für unverarbeitete Erzeugnisse des Agrar- und Bergbausektors finden sich in Europa, Fernost und Nordamerika. Selbst bei den Exporten aus Brasilien hat der Anteil von Fertig- und Halbfertigprodukten seit Beginn dieses Jahrtausends zugunsten unverarbeiteter Agrar- und Bergbaugüter abgenommen.

Wie Tabelle 2 zeigt, machen die regionalen Exporte für die meisten südamerikanischen Länder, al-

⁴ Umfangreiche Informationen zu IIRSA sind online unter <www.iirsa.org> abrufbar. Zu den lokalen Konflikten, zu denen es im Zusammenhang mit IIRSA-Projekten gekommen ist, siehe Garzón und Schilling-Vacaflor (2012).

Tabelle 2: Bedeutung des intraregionalen Handels für die südamerikanischen Länder

Land	Anteil der regionalen Exporte am BIP	Anteil der Industriegüterexporte an den regionalen Exporten	Anteil der Industriegüterexporte an den Gesamtexporten
Argentinien	6,8%	55,4%	36,7%
Bolivien	19,7%	3,3%	14,5%
Brasilien	1,9%	74,7%	35,9%
Chile	3,9%	63,5%	52,8%
Ecuador	7,7%	25,9%	./.
Guyana	3,2%	5,0%	./.
Kolumbien	2,5%	55,4%	22,5%
Paraguay	13,8%	13,9%	11,3%
Peru	3,3%	57,1%	42,7%
Surinam	./.	./.	./.
Venezuela	./.	./.	./.
Uruguay	6,4%	47,2%	29,2%

Quelle: Eigene Berechnung auf Grundlage von Daten der IDB, online: <www.iadb.org/dataintal/default.aspx>, Abruf der Daten im Juni 2014 (./. = unzureichende Datenlage).

len voran Brasilien, einen sehr geringen Anteil des BIP aus. Rationale Wirtschaftsstrategien, so könnte man meinen, sollten deswegen nicht auf den intraregionalen Handel fokussieren. Tatsächlich war auch Brasilien als Regionalmacht in der Vergangenheit nicht bereit, einen überproportionalen Anteil der Kosten der Integration zu tragen (Malamud 2005). Anscheinend hat der Regionalismus in Südamerika seinen Höhepunkt erreicht und bringt nur noch sinkende Erträge (Malamud und Gardini 2012).

Für eine gewisse strategische Bedeutung des intraregionalen Handels spricht allerdings, dass der Anteil der Industriegüter an den regionalen Exporten für fast alle Länder größer ist als der Anteil der Industriegüter an den Gesamtexporten. Daher könnte eine exportbasierte Industrialisierung nicht zuletzt für Brasilien auf intraregionalen Handel basieren, weil die südamerikanischen Märkte zugänglicher für brasilianische Industriegüter sind als globale Märkte. Allerdings stellt sich die Frage, ob die Nachbarländer interessantere Abnehmer für brasilianische Industrieprodukte sind als der heimische Markt. Durch eine Steigerung der nationalen Kaufkraft dürfte sich die Industrialisierung in Brasilien besser fördern lassen als durch regionale Integration.

Ungeachtet dieser Chancen interessieren sich brasilianische Firmen, die in Südamerika inves-

tieren, laut einer CEPAL-Studie (2006) in erster Linie für Märkte und Ressourcen. Oftmals werden Produktionsanlagen in Nachbarländern nur errichtet beziehungsweise gekauft, um Importbeschränkungen zu umgehen. Nur selten werden brasilianische Investitionen in den Nachbarländern mit der Steigerung der eigenen Effizienz oder dem Zugriff auf strategisch relevante Produktkomponenten, also zwei Kernbestandteilen regionaler Güterketten, begründet. Beispielhaft für die rein marktorientierten Investitionen sind die zahlreichen Übernahmen argentinischer Unternehmen durch brasilianische Konkurrenten im Zuge der argentinischen Wirtschafts- und Finanzkrise des Jahres 2001.

Politische Hemmnisse

Einer Rolle Brasiliens als geoökonomischer Knoten stehen letztendlich auch politische Entwicklungen entgegen, die die Staaten des Subkontinents auseinanderdividieren. Zwar gibt es mit der Union Südamerikanischer Staaten (Unión de Naciones Suramericanas, UNASUR) und dem Gemeinsamen Markt des Südens (Mercado Común del Sur, Mercosur) zwei ambitionierte Integrationsprojekte, in denen Brasilien eine führende Rolle einnimmt. Der Mercosur hat sich vertraglich zum Ziel gesetzt, den freien Verkehr von Gütern und Dienstleistungen zwischen seinen Mitgliedern zu ermöglichen, eine Zollunion zu bilden sowie die makroökonomischen und wirtschaftssektoralen Politiken seiner Mitglieder zu koordinieren. Die UNASUR möchte bis 2025 ein mit der Europäischen Union vergleichbares Niveau regionaler Integration erreichen und bildet den übergeordneten Rahmen für IIRSA. Diesen hochgesteckten Zielen stehen bis heute aber nur wenige konkrete Fortschritte gegenüber.

Demgegenüber spricht die Verstaatlichung von Ressourcen beziehungsweise der sie ausbeutenden Unternehmen in Argentinien und Bolivien aus brasilianischer Sicht gegen engere Verbindungen mit den Nachbarländern. So könnte Petrobras durchaus weiter in die Förderung von Erdgas in Bolivien investieren, das bereits heute per Pipeline direkt in den Großraum São Paulo geleitet wird. Doch als im Zuge der Renationalisierung der bolivianischen Öl- und Gasressourcen von Petrobras um 32 Prozent höhere Royalties und Steuern verlangt wurden, entschied die brasilianische Regierung, die Offshore-Förderung von Öl und Gas nahe Rio

de Janeiro und São Paulo zu forcieren. Zwar ist es technisch höchst kompliziert und daher vergleichsweise teuer, diese Vorkommen zu fördern, doch machen sie Brasilien von politisch schwer einschätzbaren Nachbarn unabhängig. Während die Gasimporte aus Bolivien mit 30 Mio. Kubikmetern pro Tag bis zum Jahr 2020 konstant bleiben sollen, möchte Petrobras die heimische Förderung von 55 auf 102 Mio. Kubikmeter täglich bis dahin fast verdoppeln. Flüssiggasimporte sollen schon 2015 die Importe aus Bolivien mengenmäßig hinter sich lassen (Petrobras 2011). Dass die argentinische Regierung in der Vergangenheit Exportbeschränkungen für Erdgas verhängt und dabei Verträge mit Chile gebrochen hat, um nationalen Versorgungsengpässen zu begegnen, bestärkt die brasilianische Regierung im Streben nach Energieautarkie.

Diese Hürden bei der regionalen Kooperation im Energiesektor stehen in einem größeren politischen Kontext. Vor allem Argentinien, Bolivien und Venezuela, bedingt auch Brasilien und Ecuador haben in den letzten Jahren industriepolitische Strategien umgesetzt und den Einfluss des Staates in der Wirtschaft erheblich ausgedehnt. Regionaler Integration und somit einer Stärkung der Rolle Brasiliens als geoökonomischer Knoten stehen diese Strategien entgegen, denn sie erschweren grenzüberschreitende Investitionen und internationalen Handel. Argentinien und Venezuela leiden zudem unter einer extrem hohen Inflation und der Überbewertung ihrer Währungen, was es für brasilianische Unternehmen unattraktiv macht, dort zu investieren. Chile, Kolumbien und Peru verfolgen demgegenüber wirtschaftsliberale Strategien. Mit der Pazifischen Allianz (Alianza del Pacífico), deren Vollmitglieder Chile, Costa Rica, Kolumbien, Mexiko und Peru sind, ist im Jahr 2012 ein alternatives Integrationsprojekt entstanden. Neben Kanada und den Vereinigten Staaten haben unter anderem Australien, China, Indien, Japan und die größten europäischen Volkswirtschaften dort Beobachterstatus. Brasilien beteiligt sich hingegen nicht.

Literatur

- Adler, Gustavo, und Sebastián Sosa (2012), *Intra-Regional Spillovers in South America: Is Brazil Systemic after All?*, IMF Working Paper, 145, Washington, D.C.: IMF.
- Burges, Sean W. (2005), Bounded by the Reality of Trade: Practical Limits to a South American Region, in: *Cambridge Review of International Affairs*, 18, 3, 437-454.
- CEPAL (2006), *Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean 2005*, Santiago de Chile: CEPAL.
- Fundação Dom Cambral (2011), *Transnationality Ranking of Brazilian Companies: Foreign Growth and Sustainability Management*, Nova Lima: Fundação Dom Cambral.
- Garzón, Jorge, und Almut Schilling-Vacaflor (2012), *Infrastrukturprojekte zwischen geopolitischen Interessen und lokalen Konflikten*, GIGA Focus Lateinamerika, 10, online: <www.giga-hamburg.de/de/system/files/publications/gf_lateinamerika_1210.pdf> (14. Dezember 2014)
- IDB (2008), *Evaluation of IDB Action in the Initiative for Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA)*, Washington, D.C.: IDB.
- Malamud, Andrés (2005), Mercosur Turns 15: Between Rising Rhetoric and Declining Achievement, in: *Cambridge Review of International Affairs*, 18, 3, 421-436.
- Malamud, Andrés, und Gian L. Gardini (2012), Has Regionalism Peaked? The Latin American Quagmire and its Lessons, in: *The International Spectator*, 47, 1, 116-133.
- Petrobras (2011), *Petrobras divulga plano de negócios 2011-2015*, online: <http://fatosedados.blogspot.com.br/wp-content/uploads/2011/07/apresentacao_plano.pdf> (17. November 2014).
- Sánchez, Ricardo J., und Georgina C. Tomassian (2003), *Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercosur*, Santiago de Chile: CEPAL.
- Scholvin, Sören, und Andrés Malamud (2014), *Is There a Geoeconomic Node in South America? Geography, Politics and Brazil's Role in Regional Economic Integration*, ICS Working Paper, 2, Lissabon: ICS.

■ Die Autoren

Dr. Sören Scholvin ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Wirtschafts- und Kulturgeographie der Leibniz Universität Hannover und assoziierter Mitarbeiter am GIGA Institut für Afrika-Studien. Er forscht zu Regionalmächten, wirtschaftlichen Verflechtungen und Infrastrukturprojekten in Subsahara-Afrika und Südamerika.

E-Mail: <scholvin@wigeo.uni-hannover.de>, Webseite: <www.wigeo.uni-hannover.de/soeren_scholvin.html>

Dr. Andrés Malamud ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Instituto de Ciências Sociais der Universität Lissabon und Mitglied im Forschungsnetzwerk „PRIMO – Power and Region in a Multipolar Order“. Sein Forschungsschwerpunkt ist die regionale Integration in Südamerika.

E-Mail: <amalamud@ics.ul.pt>, Webseite: <www.eui.eu/Personal/Researchers/malamud>

■ GIGA-Forschung zum Thema

Im GIGA Forschungsschwerpunkt 4 „Macht, Normen und Governance in den internationalen Beziehungen“ befasst sich das Forschungsteam „Außenpolitische Strategien im multipolaren System“ unter anderem mit den politischen und wirtschaftlichen Beziehungen Brasiliens zu seinen Nachbarstaaten. Das vom gleichen Forschungsteam durchgeführte Projekt „Colombia frente del ascenso de Brasil“ beinhaltet eine Fallstudie zur brasilianisch-kolumbianischen Zusammenarbeit im Infrastrukturbereich.

■ GIGA-Publikationen zum Thema

Flemes, Daniel, und Leslie Wehner (2012), *Strategien südamerikanischer Sekundärmächte*, GIGA Focus Lateinamerika, 4, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/lateinamerika>.

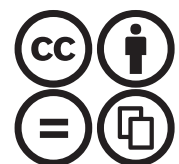
Flemes, Daniel, und Leslie Wehner (2012), *Drivers of Strategic Contestation in South America*, GIGA Working Papers, 207, online: <www.giga-hamburg.de/workingpapers>.

Garzón, Jorge, und Almut Schilling-Vacaflor (2012), *Infrastrukturprojekte zwischen geopolitischen Interessen und lokalen Konflikten*, GIGA Focus Lateinamerika, 10, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/lateinamerika>.

González Sánchez, Victor M. (2014), *Mercosur oder Pazifik-Allianz: Konkurrierende Modelle lateinamerikanischer Integration*, GIGA Focus Lateinamerika, 3, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/lateinamerika>.



Der GIGA Focus ist eine Open-Access-Publikation. Sie kann kostenfrei im Netz gelesen und heruntergeladen werden unter <www.giga-hamburg.de/giga-focus> und darf gemäß den Bedingungen der *Creative-Commons-Lizenz Attribution-No Derivative Works 3.0* <<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/deed.en>> frei vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Dies umfasst insbesondere die korrekte Angabe der Erstveröffentlichung als GIGA Focus, keine Bearbeitung oder Kürzung.



Das GIGA German Institute of Global and Area Studies – Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien in Hamburg gibt Focus-Reihen zu Afrika, Asien, Lateinamerika, Nahost und zu globalen Fragen heraus. Ausgewählte Texte werden in der GIGA Focus International Edition auf Englisch und Chinesisch veröffentlicht. Der GIGA Focus Lateinamerika wird vom GIGA Institut für Lateinamerika-Studien redaktionell gestaltet. Die vertretenen Auffassungen stellen die der Autoren und nicht unbedingt die des Instituts dar. Die Autoren sind für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich. Irrtümer und Auslassungen bleiben vorbehalten. Das GIGA und die Autoren haften nicht für Richtigkeit und Vollständigkeit oder für Konsequenzen, die sich aus der Nutzung der bereitgestellten Informationen ergeben. Auf die Nennung der weiblichen Form von Personen und Funktionen wird ausschließlich aus Gründen der Lesefreundlichkeit verzichtet.

Redaktion: Sabine Kurtenbach; Gesamtverantwortlicher der Reihe: Hanspeter Mattes; Lektorat: Ellen Baumann; Kontakt: <giga-focus@giga-hamburg.de>; GIGA, Neuer Jungfernstieg 21, 20354 Hamburg

